Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3110

13. 10. 88

Sachgebiet 9503

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2465 Nr. 2.23 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates vom 6. April 1988 über die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr
— KOM (88) 171 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 5863/88«

A. Problem

Nach der EG-Vorlage sollen die von den EG-Mitgliedstaaten erteilten Patente für die Binnenschiffahrt gegenseitig anerkannt werden.

B. Lösung

Ablehnung der Vorlage, weil zunächst eine Vereinheitlichung der Voraussetzungen für den Erwerb von Binnenschifferpatenten erforderlich ist.

Einmütigkeit im Ausschuß (Stimmenthaltung der Mitglieder der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Richtlinienvorschlag bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel in der gegenwärtigen Fassung abzulehnen.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Ewen**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates vom 6. April 1988 über die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr

Erläuterung

A. Allgemeines

1. Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, effektiv zum Abbau von Hemmnissen beizutragen, die den Verkehr in der Gemeinschaft beschränken könnten. Dazu ist die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente wichtig.

2. Für die Binnenschiffahrt in der Gemeinschaft gelten vor allem technische Vorschriften für Binnenschiffe und die Fähigkeiten der Schiffsführer. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg hat ein Schiffsattest und ein Rheinschifferpatent geschaffen. Beide Papiere sind in der Rheinschiffahrt vorgeschrieben und werden für nahezu alle anderen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft, ausgenommen für einige Seeschiffahrtsstraßen und einige Abschnitte von deutschen Flüssen, anerkannt.

3. Eine erhebliche Zahl von Schiffen und Schiffsführern ist auf anderen Binnenwasserstraßen tätig und befährt oder überquert nie den Rhein. Sie haben daher nicht diese allgemein anerkannten Rheinpapiere.

4. Für technische Vorschriften auf Gebieten, für die das Rheinschiffsattest nicht gilt, hat der Rat 1976 eine Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten in der Binnenschiffahrt (76/135/EWG) und in einer zweiten Stufe eine Richtlinie über die technischen Vorschriften für ein Gemeinschaftszeugnis (82/714/EWG) erlassen.

5. Für Schifferpatente bedarf es jetzt eines ähnlichen Vorgehens, da Schiffsführer, die kein Rheinschifferpatent besitzen, in andere Mitgliedstaaten, in denen ihr inländisches Schifferpatent nicht anerkannt wird, nicht einfahren dürfen.

6. Da die in erster Linie betroffenen Mitgliedstaaten Schifferpatente für verschiedene Schiffstypen oder Fahrgebiete haben, wird die Festlegung eines annehmbaren Rahmens von Schifferpatenten der Gemeinschaft einige Zeit erfordern. Aus diesem Grunde ist auch für Schifferpatente, ähnlich wie bei den technischen Vorschriften, ein zweistufiges Vorgehen zweckmäßig. Daher soll die gegenseitige Anerkennung bestehender Schifferpatente mit diesem Richtlinienvorschlag geregelt und ein Schifferpatent der Gemeinschaft in einer künftigen Richtlinie festgelegt werden.

7. Eine zusätzliche Schwierigkeit entsteht dadurch, daß Belgien, ein Mitgliedstaat mit erheblichem Interesse an der Binnenschiffahrt, bisher noch kein eigenes Schifferpatent eingeführt hat, das von den anderen beteiligten Staaten anerkannt werden könnte. Der vorgeschlagene Text würde die Möglichkeit bieten, ein künftiges belgisches Schifferpatent durch einfache Änderung in Anhang I aufzunehmen.

B. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

Die bestehenden Schifferpatente können in allgemeine Schifferpatente (Gruppe B) und besondere Schifferpatente (Gruppe A) für Seeschiffahrtsstraßen eingeteilt werden. Die letzteren setzen zusätzliche Kenntnisse der Schiffahrt in offenen Gewässern usw. voraus. Artikel 1 verweist auf Anhang 1, der künftig erweitert werden könnte, wenn Belgien oder ein anderer Mitgliedstaat ein den aufgeführten Patenten entsprechendes Schifferpatent einführt.

Artikel 2

Darin wird darauf hingewiesen, daß diese Richtlinie die Gültigkeit des Rheinschifferpatents nicht ändert.

Artikel 3

Absätze 1 und 2

Sie regeln die förmliche gegenseitige Anerkennung der bestehenden Schifferpatente innerhalb der beiden Gruppen.

Absatz 3

Die darin enthaltene Vorschrift soll verhindern, daß im Ausstellungsland nicht mehr gültige Schifferpatente anerkannt werden.

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 18. Mai 1988 — 121 — 680 70 — E — Ve 168/88.

Absatz 4

Diese Bestimmung ist ein Kompromiß zwischen den unterschiedlichen Anforderungen der Mitgliedstaaten an das Mindestalter und die praktische Erfahrung. Die Festlegung des Mindestalters auf den höchsten (deutschen) Wert dürfte eine ausreichende praktische Erfahrung nach der Ausbildung sicherstellen. Die Festlegung einer narrensicheren Regel für die Erfahrung dürfte kaum möglich sein, ohne einen erheblichen Umfang an Schriftwechsel heraufzubeschwören, den die Gebietskörperschaften kaum bewältigen könnten.

Absatz 5

Für die Ausstellung des französischen „Certificat Général Catégorie A" gelten geringere Anforderungen als für die anderen Schifferpatente der Gruppe B. In der Praxis wird dieses Patent für Schiffe von begrenzter Länge erteilt.

Absatz 6

Auf bestimmten Abschnitten der Elbe, Weser und Donau sowie auf der Seine zwischen Rouen und Le Havre müssen die Schiffsführer besondere Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse haben oder einen Lotsen benutzen. Diese Anforderungen können nicht in eine allgemeine gegenseitige Anerkennung einbezogen werden. Außerdem soll dieser Absatz den Mitgliedstaaten, von denen in Anhang I kein eigenes Schifferpatent aufgeführt ist, die Möglichkeit bieten, von Schiffsführern mit einem der in Anhang 1 Gruppe B genannten Patente besondere Fertigkeiten zu verlangen. Diese Anforderungen sollen denen an inländische Schiffsführer entsprechen und zu den allgemeinen Anforderungen an die nautische Befähigung hinzukommen, die bereits mit dem Erwerb eines der in der Gruppe B aufgeführten Patente nachgewiesen worden ist.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates vom 6. April 1988 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es empfiehlt sich, die Einführung eines einheitlichen Schifferpatentes für Binnenschiffe auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft anzustreben.

Bis es soweit ist, erscheint es zweckmäßig, zur Förderung der freien Schiffahrt auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft als ersten Schritt die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr vorzusehen.

Für die Fahrt auf bestimmten Binnenwasserstraßen kann es erforderlich sein, als zusätzliche Voraussetzung besondere Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse zu verlangen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die in Anhang I genannten allgemeinen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr in folgende Klassen eingeteilt:

Gruppe A: Schifferpatente für die in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstraßen,

Gruppe B: Schifferpatente für die übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft außer dem Rhein, einschließlich Lek und Waal.

Artikel 2

Vorbehaltlich von Artikel 3 Abs. 6 gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft außer den in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland.

Artikel 3

1. Unbeschadet der Absätze 3 und 4 erkennt jeder Mitgliedstaat die Gültigkeit der Schifferpatente, die ein anderer Mitgliedstaat für die Fahrt auf Seeschiffahrtsstraßen der Liste in Anhang I Gruppe A erteilt hat, so an, als ob er diese Patente selbst erteilt hätte.
2. Unbeschadet der Absätze 3 bis 6 erkennt jeder Mitgliedstaat für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen, für die das Rheinschifferpatent nicht erforderlich ist und die nicht in Anhang II genannt sind, die Gültigkeit der in die Gruppe B von Anhang I fallenden und von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Schifferpatente so an, als ob er diese Patente selbst erteilt hätte.
3. Die Absätze 1 und 2 gelten nur, wenn das Schifferpatent in dem ausstellenden Mitgliedstaat noch gültig ist.
4. Die Absätze 1 und 2 gelten, wenn der Inhaber des Schifferpatentes mindestens 21 Jahre alt ist.
5. Die Anerkennung des französischen „Certificat Général Catégorie A" in der Liste der Gruppe B ist auf Schiffe mit einer Länge bis zu 60 m beschränkt.
6. Vorbehaltlich einer Konsultierung der Kommission und der übrigen Mitgliedstaaten kann ein Mitgliedstaat verlangen, daß die Binnenschiffer der übrigen Mitgliedstaaten für die Fahrt auf bestimmten Wasserstraßen, die keine der in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstraßen sind, dieselben zusätzlichen Anforderungen an die besonderen Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse wie seine eigenen Binnenschiffer erfüllen.

Artikel 4

Der Rat erläßt möglichst bald auf Vorschlag der Kommission die gemeinsamen Bestimmungen für die Einführung eines gemeinschaftlichen Schifferpatents für Binnentransportschiffe.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig, spätestens am 1. Juli 1988, die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Liste der innerstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr

(Artikel 1 der Richtlinie)

Gruppe A

Bundesrepublik Deutschland

- „Schifferpatent" mit zusätzlicher Gültigkeit für die Seeschiffahrtsstraßen (Binnenschifferpatentverordnung vom 7. Dezember 1981)

Königreich der Niederlande

- „Groot Vaarbewijs II" (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678)

Gruppe B

Bundesrepublik Deutschland

- „Schifferpatent" (Binnenschifferpatentverordnung vom 7. Dezember 1981)

Französische Republik

- „Certificat Général de Capacité Catégorie A" (Erlaß vom 3. Juni 1985, Journal Officiel vom 28. Juni 1985)
- „Certificat spécial de Capacité Catégorie CP" (Erlaß vom 3. Juni 1985, Journal Officiel vom 28. Juni 1986)

Königreich der Niederlande

- „Groot Vaarbewijs I" (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678)

Anhang II

Liste der Seeschiffahrtsstraßen

(Artikel 2 der Richtlinie)

Bundesrepublik Deutschland

Zonen 1 und 2 von Anhang I der Richtlinie 82/714/EWG

Königreich der Niederlande

Dollard, Eems, Waddenzee, IJsselmeer, Westerschelde und Oosterschelde

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introducing the measure?

The existing navigation licences are issued by national authorities and the Central Rhine Commission.

Several Member States of the European Community have different categories of vessels and for different areas in order to issue a boatmasters' certificate.

This situation represents a serious obstacle for the realization of an integrated transport market in Europe. That is why the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for inland navigation — which is a subject of major importance to facilitate the free movement for the carriage of goods within the Community — represents a first step towards a European boatmasters' certificate.

II. Features of the business in question

The proposal concerns boatmasters' who should be able to exercise their profession also in specific areas of other Member States once they had obtained the necessary qualifications in their own country.

This will have a positive effect on the costs of the businesses in question.

III. What obligations does this measure improve directly on businesses?

There will be no extra obligations imposed on businesses involved.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the Directive.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

None.

VI. What is the likely effect on

a) *The competitiveness of business*
   This will be improved for boatmasters operating in other Member States.

b) *Employment*
   None.

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

Yes, the Joint Committee on Inland Navigation was consulted.

Opinion

The Joint Committee expressed a favourable opinion concerning the substance of this draft directive (draft opinion of 27. May 1987).

Bericht des Abgeordneten Ewen

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2465 Nr. 2.23 vom 10. Juni 1988 dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Oktober 1988 behandelt hat.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Als Vorstufe für die Einführung eines einheitlichen EG-Patentes für die Binnenschiffahrt sollen die von den Mitgliedstaaten erteilten Schifferpatente gegenseitig anerkannt werden.

Die gegenseitige Anerkennung soll unabhängig sein von den Anforderungen, die in den jeweiligen EG-Mitgliedstaaten an die Erteilung des Patentes geknüpft sind. Lediglich das Mindestalter des Schiffsführers soll auf 21 Jahre festgesetzt werden.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß begrüßt im Grundsatz die Harmonisierungsbestrebungen der EG-Kommission im Bereich der Binnenschifferpatente. Er hält es jedoch für erforderlich, zunächst auf eine Vereinheitlichung der Voraussetzungen für den Erwerb derartiger Patente in allen EG-Mitgliedstaaten hinzuwirken, bevor in einem zweiten Schritt die gegenseitige Anerkennung mit einer EG-Richtlinie vollzogen wird. Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland sind zur Zeit die einzigen Staaten, die genaue Vorschriften über den Erwerb von Binnenschifferpatenten haben.

Der Ausschuß empfiehlt daher bei Stimmenthaltung der Mitglieder der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN die Ablehnung der Vorlage in ihrer gegenwärtigen Fassung.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Ewen

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333